



## Bestemmingsplan Bredius 1e Herziening

Vastgesteld

## Colofon

Opdrachtgever

Opdrachtnemer      Ruimte en Duurzaamheid

IMRO\_idn            NL.IMRO.0363.E2007BPSTD-VG01

Datum print        15 Juli 2021

Planstatus         vastgesteld

## Inhoudsopgave

|                    |                                                   |           |
|--------------------|---------------------------------------------------|-----------|
| <b>Toelichting</b> |                                                   | <b>5</b>  |
| <b>Hoofdstuk 1</b> | <b>Inleiding</b>                                  | <b>7</b>  |
| 1.1                | Aanleiding                                        | 7         |
| <b>Hoofdstuk 2</b> | <b>Plankader</b>                                  | <b>9</b>  |
| 2.1                | Ligging en begrenzing                             | 9         |
| 2.2                | Doelstelling                                      | 9         |
| 2.3                | Geldend planologisch kader                        | 9         |
| <b>Hoofdstuk 3</b> | <b>Beleidskader</b>                               | <b>11</b> |
| <b>Hoofdstuk 4</b> | <b>Geluid</b>                                     | <b>13</b> |
| 4.1                | Algemeen                                          | 13        |
| 4.2                | Beleid en regelgeving                             | 13        |
| 4.3                | Resultaten onderzoeken                            | 15        |
| 4.4                | Resultaten geluidonderzoek en conclusie           | 16        |
| <b>Hoofdstuk 5</b> | <b>Juridische planbeschrijving</b>                | <b>19</b> |
| <b>Hoofdstuk 6</b> | <b>Economische uitvoerbaarheid</b>                | <b>21</b> |
| <b>Hoofdstuk 7</b> | <b>Maatschappelijke uitvoerbaarheid</b>           | <b>23</b> |
| 7.1                | Overleg met betrokken overheden (art. 3.1.1. Bro) | 23        |
| 7.2                | Maatschappelijk overleg                           | 23        |
| 7.3                | Participatie                                      | 23        |



# Toelichting



## **Hoofdstuk 1            Inleiding**

### **1.1      Aanleiding**

Het bestemmingsplan 'Bredius' geeft een nieuw toetsingskader om op het plangebied een nieuwe wooncomplex op te richten met een ondergrondse parkeergarage. Op de begane grond wordt beperkt ruimte geboden voor niet-woonfuncties, zoals maatschappelijke en consumentverzorgende dienstverlening. Het nieuwe gebouw mag niet hoger zijn dan 17 meter waarbij het maken van een schuine kap aan de zijde van de Zaanstraat verplicht is. Het bestemmingsplan 'Bredius' is vastgesteld op 18 september 2019 en onherroepelijk geworden op 18 maart 2020.

In het bestemmingsplan 'Bredius' is bij de bouwvoorschriften een voorwaardelijke verplichting opgenomen in verband met rangeren en opstellen van treinen. Bij de voor dat bestemmingsplan opgestelde geluidsberekening is uitgegaan van inmiddels verouderd en niet meer toegepast materieel. Na vaststelling van het bestemmingsplan 'Bredius' is vanwege voortschrijdend inzicht een nieuwe geluidsberekening gemaakt uitgaande van het huidige, modernere en vooral stillere materieel. De conclusie op basis van het nieuwe geluidsonderzoek is dat extra maatregelen neergelegd in de kwalitatieve verplichting niet nodig zijn om een aanvaardbaar woon- en leefklimaat te kunnen garanderen.

Het bestemmingsplan 'Bredius 1e herziening' laat daarom deze voorwaardelijk verplichting vervallen. Voor het overige blijven de regels en verbeelding van het bestemmingsplan 'Bredius' ongewijzigd in stand evenals de toelichting daarop.



## **Hoofdstuk 2          Plankader**

### **2.1      Ligging en begrenzing**

Het plangebied 'Bredius 1e herziening' is gelijk aan het plangebied van het bestemmingsplan 'Bredius' en is gelegen in de noordwestelijke punt van de Spaarndammerbuurt in Stadsdeel West. De locatie van het plangebied is gelegen tussen de Transformatorweg, het Art-hotel, het Brediusbad, de spoorlijn van Amsterdam naar Zaandam en de Zaanstraat. De locatie Bredius ligt verder ook in de directe omgeving van het Volkstuinenpark Zonnehoeke en cultuur-/stadspark Westerpark.

Het plangebied 'Bredius 1e herziening' valt binnen de wijk Spaarndammer- en Zeeheldenbuurt in het gebied Westerpark dat onderdeel uitmaakt van het stadsdeel West in Amsterdam. Westerpark telt begin 2017 circa 36.000 inwoners (OIS) en bestaat uit de volgende vijf wijken: Houthavens, Spaarndammer- en Zeeheldenbuurt, Centrale markt, Staatsliedenbuurt en de Frederik Hendrikbuurt.

Voor de exacte begrenzing van het plangebied wordt verwezen naar de digitale verbeelding.

### **2.2      Doelstelling**

Gelet op de huidige wet- en regelgeving is het noodzakelijk een bestemmingsplan in procedure te brengen dat voorziet in een goede eigentijdse planologische en juridische regeling voor het gebied. Dit bestemmingsplan beoogt hierin te voorzien.

### **2.3      Geldend planologisch kader**

Het bestemmingsplan 'Bredius' vormt het vigerende juridisch-planologisch kader en zal dat ook blijven, aangezien het bestemmingsplan 'Bredius 1e herziening' slechts op een enkel punt dat plan aanpast.



## **Hoofdstuk 3      Beleidskader**

Het beleidskader, op zowel rijks-, provinciaal, regionaal en gemeentelijk niveau is ten opzichte van het bestemmingsplan 'Bredius' ongewijzigd.



## Hoofdstuk 4      Geluid

### 4.1      Algemeen

De grondslagen voor de ruimtelijke afweging zijn de Wet geluidhinder (Wgh) en de bepalingen betreffende geluid in het Activiteitenbesluit milieubeheer.

Deze herziening ziet alleen op geluid geregeld in het Activiteitenbesluit voor zover dat betrekking heeft op de Werkplaats Nedtrain en het spoorwegemplacement. De regulering van geluid op grond van de Wet geluidhinder in het bestemmingsplan 'Bredius' blijft ongewijzigd, dat wil zeggen dat de vastgestelde hogere waarden voor de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting inclusief bijkomende voorwaarden ongewijzigd blijven, evenals de bepalingen voor dove gevels en stille zijdes, vastgelegd op grond van deze wet.

### 4.2      Beleid en regelgeving

#### 4.2.1      Wet milieubeheer en Activiteitenbesluit milieubeheer

Het voorkomen van geluidhinder door bedrijven is geregeld via de Wet milieubeheer. Op basis hiervan zijn in het 'Activiteitenbesluit milieubeheer' (verder: 'Activiteitenbesluit') voor een groot aantal bedrijven algemene regels opgenomen. Voor een aantal bedrijven geldt echter een afzonderlijke vergunningsplicht, het bevoegd gezag (B&W, gemandateerd aan de Omgevingsdienst Noordzeekanaal) neemt dan geluidvoorschriften op in de milieuvergunning van het bedrijf.

Rondom het plangebied Bredius zijn er een aantal bedrijfsmatige activiteiten welke over een milieuvergunning beschikken of die onder het Activiteitenbesluit vallen. Het gaat voor zover relevant voor deze herziening om de volgende reeds bestaande inrichtingen: de Werkplaats Nedtrain en het Spoorwegemplacement Zaanstraat. De huidige milieurechten van deze inrichtingen mogen door de komst van het woningbouwplan niet beperkt worden.

In het geval van een nieuwe ontwikkeling vormen de richtafstanden uit de VNG-brochure 'Bedrijven en milieuzonering' een hulpmiddel om te bepalen of bedrijven daardoor worden belemmerd in hun bedrijfsvoering en uitbreidingsmogelijkheden en, voor zover het gaat om milieugevoelige functies als woningen gaat, of ter plaatse sprake kan zijn van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

In de VNG-brochure is vermeld dat de richtafstanden uit bijlage 1 met één afstandsstap kunnen worden verlaagd indien sprake is van het omgevingstype gemengd gebied. Aangenomen wordt namelijk dat een dergelijke omgeving al een hogere milieubelasting kent. Een richtafstand van 100 meter wordt in een dergelijk geval 50 meter. Voor het plangebied geldt het omgevingstype "gemengd gebied" en de VNG-brochure geeft de volgende definitie aan: "Een gebied met een matige tot sterke functiemenging. Direct naast woningen komen andere functies voor, zoals winkels, horeca en kleine bedrijven. (...)."

##### 4.2.1.1      Werkplaats Nedtrain en het Spoorwegemplacement Zaanstraat

De werkplaats van Nedtrain en het Spoorwegemplacement Zaanstraat zijn beide inrichtingen die in het kader van de Wet milieubeheer in het kader van het bestemmingsplan 'Bredius' beschouwd zijn. Omdat beide inrichtingen zijn gelegen in gemengd gebied, gelden voor deze inrichtingen de volgende richtafstanden: spoorwegemplacement: 200 meter en werkplaats nedtrain: 50 meter.

Voor het *spoorwegemplacement* geldt de afstand van 200 meter vanwege: een continue (dag en nacht) aanwezig geluidsniveau en een risico op gevaar.

Wat betreft de werkplaats van Nedtrain rechtvaardigt met name het geluidsaspect een richtafstand van 50 meter.

Het spoorwegemplacement ligt op zo'n 100 meter van de Brediuslocatie. Het spoorwegemplacement beschikt over een milieuvergunning van 10 november 2004. Het werkplaatsgebouw ligt op zo'n 40 meter van de Brediuslocatie. De werkplaats beschikt over een milieuvergunning van 17 november 1993. De inrichtingen en de te realiseren woningen liggen hierdoor op een te korte afstand van elkaar. Omdat de woningbouw op basis van de richtafstanden niet mogelijk was, was er voldoende aanleiding de concrete activiteiten te beoordelen en daarom de werkelijke milieubelasting van de inrichtingen te onderzoeken. Een lagere feitelijke milieubelasting heeft gevolgen voor de te hanteren richtafstanden. Indien de daadwerkelijke bedrijfsactiviteiten kleinere richtafstanden opleveren, dan kunnen de richtafstanden aangepast worden. Bij die afweging moet ook de toekomst van de bedrijfsmatige activiteiten op die locatie worden betrokken. Tijdens het opstellen van het bestemmingsplan 'Bredius' zijn hierover gesprekken gevoerd met zowel de Nederlandse Spoorwegen als met ProRail. Het akoestisch rapport van 6 juni 2019 doet recht aan de afstemming die tussen de gemeente met zowel de Nederlandse Spoorwegen over Nedtrain, als met ProRail over het spoorwegemplacement hebben plaatsgevonden. Voor beide inrichtingen is voor de beoordeling van de geluidniveaus ter plaatse van het plangebied Bredius gebruik gemaakt van het akoestisch onderzoek behorende bij de vergunningaanvraag.

#### *Nedtrain*

In het geval van Nedtrain is het bijbehorende geluidmodel ter beschikking gesteld door bureau Witteveen + Bos. Er is gerekend conform de 'Handleiding meten - en rekenen Industrielawaai 1999'. In het kader van de Wet milieubeheer worden in het akoestisch onderzoek van 6 juni 2019 de volgende conclusies getrokken ten gevolge van de werkplaats Nedtrain :

Gedurende de dagperiode is het hoogst optredende langtijdgemiddelde beoordelingsniveau L<sub>Ar</sub>,L<sub>T</sub>.

De geluidbelasting is 48 dB(A) voor zowel de bestaande woningen als ook voor het Bredius project.

Aan de hieraan te stellen norm van 55 dB(A) etmaalwaarde wordt voldaan.

Gedurende de avondperiode is het hoogst optredend langtijdgemiddelde beoordelingsniveau L<sub>Ar</sub>,L<sub>T</sub>. 49 dB(A) voor de bestaande woningen en 48 dB(A) voor de woningen van het Bredius project. Aan de hieraan te stellen norm van 55 dB(A) etmaalwaarde wordt voldaan.

Het blijkt dat voor de nachtperiode de rekenresultaten bij de bestaande woningen uit de vergunning ten hoogste 48 dB(A) bedraagt. Dit is 3 dB hoger is dan vergund is. Dit is modelmatig gecorrigeerd door de rangeerbewegingen van en naar de opstelsporen in de nachtperiode te reduceren met 4dB.

Gedurende de nachtperiode is de hoogst optredende geluidbelasting op het Bredius project 46 dB(A). Dit is 1 dB(A) hoger dan de norm van 45 dB(A).

Na het treffen van één van de volgende maatregelen wordt ten opzichte van het Bredius project aan de norm van 45 dB(A) gedurende de nachtperiode voldaan:

- a. Het homogeen verdelen van de rangeerbewegingen over de vijf beschikbare opstelsporen.
- b. Het realiseren van een geluidscherm met een hoogte van 2,5 meter t.o.v. BS bij de wissels nabij de werkplaats.
- c. Door de nachtelijke (23.00 – 07.00 uur) opstelbewegingen van complete treinen naar 12 terug te

*bestemmingsplan\_Bredius 1e herziening (vastgesteld)*

brengen.

Er wordt met het treffen van één van de hierboven beschreven maatregelen voor zowel de bestaande woningen als ook de woningen van het Bredius project voldaan aan de vigerende geluidsvoorschriften verbonden aan de inrichting Nedtrain/NS-werkplaats verleende en nog rechtsgeldige milieuvergunning. Aan de in de vergunning gestelde voorwaarde voor piekniveaus van etmaalwaarde 65 dB(A) wordt ook voldaan.

#### *Conclusie in kader bestemmingsplan 'Bredius'*

Er is in het bestemmingsplan 'Bredius' een voorwaardelijke verplichting opgenomen om aan de nachtnorm van 45 dB(A) te voldoen, conform het geluidonderzoek. Aan de overige conclusies is in het bestemmingsplan 'Bredius' ook voldaan.

Door voortschrijdend inzicht aangaande de voorwaardelijke verplichting is onderzocht wat de invloed van moderner treinmaterieel dan waarmee eerder gerekend is, is op de geluidsbelasting op de geprojecteerde woningen. De vraag was of dit een dusdanige afname van de geluidsbelasting tot gevolg zou kunnen hebben, waardoor de voorwaardelijke verplichting niet langer noodzakelijk zou zijn.

### **4.3 Resultaten onderzoeken**

#### **4.3.1 Uitgangspunten onderzoek Werkplaats Nedtrain**

Het bouwplan Bredius te Amsterdam valt binnen de planologische richtafstand van 50 meter, conform de VNG-publicatie "Handreiking Bedrijven en milieuzonering", van de Nedtrain/NS-werkplaats. Binnen de richtafstand is het realiseren van geluidgevoelige bestemmingen alleen mogelijk indien na nader akoestisch onderzoek blijkt dat ook binnen de richtafstand wel voldaan wordt aan de te stellen geluidnormen. De geluidniveaus ten gevolge van de NS-werkplaats zijn in kaart gebracht en getoetst.

De Nedtrain/NS-werkplaats beschikt over een milieuvergunning van 17-11-1993. Voor de beoordeling van de geluidniveaus ter plaatse van het bouwplan is gebruik gemaakt van het akoestisch onderzoek behorende bij de vergunningaanvraag (Witteveen+Bos nr. ASD471-2, d.d. 22 december 2003). Het bijbehorende geluidmodel is ter beschikking gesteld door bureau Witteveen+Bos. Er is gerekend conform de "Handleiding meten- en rekenen Industrielawaai 1999".

De aan de vigerende vergunning verbonden geluidnormering/niveaus gelden op 1 meter voor de gevel. Het betreft invallend geluid. De gevelopbouw van en het akoestisch binnenklimaat in de woningen zijn, voor wat betreft toetsing aan de vergunde rechten/vergunning van de NS werkplaats, derhalve niet relevant. De kwaliteit van de gevels doet daarbij niet ter zake.

Er is een geluidmodel opgesteld overeenkomstig de vigerende vergunning van Nedtrain/NS-werkplaats. De geluidbelastingen op de toetspunten uit de vergunning zijn vergeleken met de berekende waarden. Het blijkt uit de controle van de rekenresultaten dat voor de nachtperiode de berekende geluidbelasting bij de bestaande woningen uit de vergunning ten hoogste 48 dB(A) bedragen. Dit is 3 dB hoger dan vermeld in de vergunningvoorschriften. Dit is modelmatig gecorrigeerd door de rangeerbewegingen van en naar de opstelsporen in de nachtperiode te reduceren met 4 dB. De nachtelijke rangeeractiviteiten worden hierdoor met een factor 0,4 van ca. 40 teruggebracht tot ca. 16 opstelbewegingen per nacht. Dit zijn opstelbewegingen van complete treinen. De geluiduitstraling van de werkplaats is hiermee in overeenstemming gebracht met de vergunde geluidruimte. Vervolgens zijn een drietal wijzigingen doorgevoerd in verband met nieuwe inzichten sinds 1993.

In het geluidmodel zijn de volgende wijzigingen doorgevoerd:

1. Het ligt niet in de verwachting dat er nieuwe wissels worden aangelegd. Derhalve zijn thans de feitelijk aanwezige wissels gemodelleerd en zijn de destijds beoogde additionele extra wissels spoor 1+2 in het model weggelaten.
2. Vanwege de korte afstand van het rangeren tot de gevel van het bouwplan is de modelwijze, waarmee het rangeren is gemodelleerd, aangepast conform het Reken- en meetvoorschrift 2012 waarbij de rangeerroute van het meest noordelijke spoor niet meer door een beperkt aantal puntbronnen wordt vertegenwoordigd maar door een verfijnde lijnbron. Deze situatie is in de bijlagen Ia en Ib weergegeven.
3. Ten tijde van de vergunningverlening in 1993 is gerekend met Mat '64-materieel. Het huidige (goederen) materieel bestaat uit de stillere SNG- en ICM-treinen.

Modern treinmaterieel

De nieuwe SNG-reizigerstreinen zijn bij 20 km/uur, conform de bronnenlijst van ProRail (Bijlage IXa en b), 14,1 dB stiller dan Mat '64.

De nieuwe ICM-reizigerstreinen zijn bij 20 km/uur, conform de bronnenlijst van ProRail (Bijlage IXa en c), 4,4 dB stiller dan Mat '64.

#### **4.3.2 Uitgangspunten onderzoek Spoorwegemplacement Zaanstraat**

Het bouwplan valt binnen de richtafstand volgens de VNG-publicatie van 200 meter. Derhalve dienen de geluidniveaus ten gevolge van het emplacement in kaart te worden gebracht. Het emplacement beschikt over een milieuvergunning van 10 november 2004. Voor de beoordeling van de geluidniveaus ter plaatse van het bouwplan is gebruik gemaakt van het akoestisch onderzoek behorende bij de vergunningaanvraag. Het bijbehorende geluidmodel is ter beschikking gesteld door bureau Witteveen+Bos. Er is gerekend conform de "Handleiding meten- en rekenen Industrielawaai 1999".

Wijzigingen ten opzichte van de vergunde situatie:

- Het rangeren van goederentreinen vindt niet meer plaats.
- Op het rangeerterrein worden nu reizigerstreinen opgesteld, samengesteld en schoongemaakt. Deze activiteiten vinden 24 uur per dag plaats.

#### **4.4 Resultaten geluidonderzoek en conclusie**

*Werkplaats Nedtrain*

Er wordt voor zowel de bestaande woningen als ook voor de woningen van het Brediusproject aan de voor de periode gestelde norm van respectievelijk 55 dB(A), 50 dB(A) en 45 dB(A) voldaan. Aan de gestelde norm voor zon- en feestdagen wordt voor zowel de bestaande woningen als voor de woningen van het Brediusproject, eveneens voldaan. Er behoeven derhalve geen aanvullende geluidreducerende maatregelen te worden uitgevoerd.

De piekniveaus waarvoor in de milieuvergunning normen zijn gesteld, zijn beperkt aangezien, conform art. B.3 van de vergunning, de piekgeluiden ten gevolge van de wissels, blokgeremd materieel, de tyfoon, het ATB-testen en het omgooien van de wissels daarbij buiten beschouwing dienen te worden gelaten. De hoogst optredende piekniveaus, welke vallen onder de in de vergunning vermelde normering, op het Brediusproject in de dag-, avond- en nachtperiode bedraagt respectievelijk 54 dB(A), 54 dB(A) en 53 dB(A).

In de maatgevende nachtperiode treden bij toetspunt 04 de hoogste piekgeluiden op ten gevolge van de bel bij de werkplaats, zie bijlage IX. Aan de in de vergunning hieraan gestelde voorwaarde van

etmaalwaarde 65 dB(A) wordt voldaan.

#### *Spoorwegemplacement Zaanstraat*

De geluidinvoer wordt getoetst aan:

- 55 dB(A) langtijdgemiddelde beoordelingsniveau L<sub>Ar,LT</sub> (etmaalwaarde);
- 70 dB(A) maximale geluidniveaus L<sub>A,max</sub> (etmaalwaarde).

Op het emplacement worden reizigerstreinen samengesteld en gestald. Tevens worden de treinen op het emplacement schoongemaakt. Dit kan gedurende 24 uur per dag plaatsvinden.

De anno 2019 en vergunde hoogst optredende langtijdgemiddelde geluidbelasting L<sub>Ar,LT</sub> ten gevolge van het emplacement Zaanstraat is etmaalwaarde 55 dB(A). Aan de in de vergunning hieraan gestelde voorwaarde van etmaalwaarde 55 dB(A) wordt voldaan.

De hoogst optredende piekniveaus L<sub>A,max</sub> zijn etmaalwaarde 70 dB(A). Aan de in de vergunning hieraan gestelde voorwaarde van etmaalwaarde 70 dB(A) wordt voldaan.

In de vergunning is als voorwaarde gesteld dat voor de slaapkamers van de omliggende woningen een L<sub>night</sub> van 25 dB(A) geldt. Deze eis zal ook voor de woningen van het Brediusproject moeten gelden. Er wordt ten aanzien van het Brediusproject voldaan aan de vigerende vergunningsvoorschriften.

Uit het bovenstaande kan geconcludeerd worden dat de in het bestemmingsplan 'Bredius'opgenomen voorwaardelijk verplichting niet langer noodzakelijk is om een goed woon- en leefklimaat te kunnen waarborgen, zodat deze kan komen te vervallen.



## Hoofdstuk 5      Juridische planbeschrijving

Artikel 2 is het enige inhoudelijk artikel van deze herziening van het bestemmingsplan 'Bredius': "In artikel 3 Gemengd, lid 3.2 Bouwregels, sublid 3.2.2 Gebouwen, vervalt onderdeel j.". Onderdeel j. luidt:

het bouwen van hoofdgebouwen is slechts toegestaan als een van de volgende maatregelen wordt getroffen:

- het homogeen verdelen van de rangeerbewegingen over de vijf beschikbare opstelsporen;
- het realiseren van een geluidscherm met een hoogte van 2,5 meter ten opzichte van bovenkant spoor bij de wissels nabij de lijnwerkplaats;
- de nachtelijke (23.00 – 07.00 uur) opstelbewegingen van complete treinen naar twaalf terug te brengen.

Deze als voorwaardelijke verplichting geformuleerde bepaling was noodzakelijk om onder de maximaal toegestane geluidsemissie vanwege lijnwerkplaats en spooremlacement te blijven. Uit het nu opgestelde geluidsrapport volgt dat daarvoor deze voorwaardelijke verplichting niet langer een noodzaak is. Deze voorwaardelijke verplichting komt daarom te vervallen. Er wordt wel, op verzoek van ProRail wel een voorwaardelijke verplichting opgenomen om het maximaal geluidsniveau in de slaapkamers in de nacht te garanderen. Zie hiervoor ook hieronder paragraaf 7.1 over het 3.1.1 Bro-overleg.

De artikelen 3 en 4 hebben in deze herziening niet of nauwelijks een functie, maar opname in elk bestemmingsplan is op grond van het Besluit ruimtelijke ordening wettelijk voorgeschreven.



## **Hoofdstuk 6            Economische uitvoerbaarheid**

Ingevolge artikel 6.12 Wro, besluit de gemeenteraad of wordt afgezien van het opstellen van een exploitatieplan. In dit geval wordt afgezien van het opstellen van een exploitatieplan omdat de gemeente Amsterdam volledig eigenaar is van de grond waarop het bestemmingsplan van toepassing is op het moment dat het bestemmingsplan wordt vastgesteld. Het verhaal van de kosten van de grondexploitatie, zoals bedoeld in de Wro, is daarom anderszins verzekerd via het erfpachtstelsel. Deze herziening van het bestemmingsplan 'Bredius' brengt hierin geen verandering.



## **Hoofdstuk 7            Maatschappelijke uitvoerbaarheid**

### **7.1      Overleg met betrokken overheden (art. 3.1.1. Bro)**

In het kader van het overleg als bedoeld in artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening is het conceptontwerpbestemmingsplan verzonden aan:

1.    Dagelijks Bestuur van het stadsdeel West;
2.    Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht / Waternet;
3.    Nederlandse Spoorwegen;
4.    Prorail.

Prorail heeft een reactie ingediend.

Prorail kan zich vinden in het laten vervallen van de voorwaardelijke verplichting zoals opgenomen in het bestemmingsplan Bredius, maar verzoekt ter borging van een maximaal geluidniveau in de nacht in de slaapkamers van Lnight van 25 dB(A) hiertoe een voorwaardelijke verplichting op te nemen. Om de leef- en woonkwaliteit van de nieuwe appartementen te borgen is dit verzoek overgenomen.

### **7.2      Maatschappelijk overleg**

Het ontwerpbestemmingsplan heeft van 11 maart tot en met 21 april 2021 ter inzage gelegen. Van de mogelijkheid om gedurende deze termijn een zienswijze in te dienen is geen gebruik gemaakt.

### **7.3      Participatie**

Omdat de wijziging van het bestemmingsplan toch geheel een technische aanpassing is, die geen invloed heeft op de kwaliteit van het woon- en leefklimaat van omwonenden heeft er geen participatieronde plaatsgevonden. Wel zijn bewoners, middels een bewonersbrief, op de hoogte gesteld van de aanpassing en van de mogelijkheid om gedurende de terinzageligging van het ontwerpbestemmingsplan eventueel een zienswijze in te dienen.

